

La voiture n° 1

Des quatre journalistes présents lors de l'inauguration de l'EM, seul Fr. Ducuing, de *L'Opinion nationale*, s'est intéressé aux innovations techniques, parmi lesquelles il range l'apparition d'un nouveau modèle de voiture à impériale ouverte dû aux ingénieurs Leprovost et Guérault. La quasi-totalité de son article lui est consacré.

Plus large que les autres véhicules de ce type, il comporte une impériale à laquelle on accède par un escalier extérieur. Les banquettes sont séparées d'un bout à l'autre par un couloir central, ce qui permet de circuler jusqu'aux extrémités. Jusque-là, le véhicule semble « normal ». Ce qui l'est moins, c'est le matériau avec lequel il est construit : de la tôle mince qui remplace le bois.

La voiture offre, grâce au gain de poids et d'espace obtenus, moins de poids mort, ce qui permet une économie notable sur les lignes à « grande traction » ou à forte rampe et plus d'espace utile soit aux voyageurs soit aux colis : quatre-vingt-quatre personnes peuvent être embarquées en 1^{re}, 2^e et impériale, alors que les voitures à impériale en bois ne peuvent contenir que cinquante-six passagers.

Si la tôle présente l'inconvénient de s'échauffer facilement à l'arrêt, par contre, en mouvement, elle se refroidit, se rendant rapidement à la température ambiante. Par ailleurs, le bruit, dont on avait craint l'intensité, se révèle être tout à fait supportable et l'incendie n'est plus à

redouter. L'ère du métal s'annonce sous les meilleurs auspices et remplacera « successivement le bois dans la construction des navires, des maisons et (...) du matériel de voies ferrées ».

Malheureusement, l'expérience tourne court. Pour preuve, la longévité très écourtée de cette voiture. Mise en circulation en 1866, elle est réformée en 1883, soit seulement dix-sept ans plus tard, alors que la durée moyenne du matériel classique en bois tôle varie entre quarante et cinquante ans. La corrosion, s'attaquant aux assemblages, rivets et couvre-joints, aura entraîné une dislocation prématurée de la caisse dépourvue de charpentage.

La voiture n° 2

L'homologation de la voiture à impériale fermée n° 2, élaborée par Bonnefond, longue et fastidieuse procédure, nous fait entrer au cœur même des méandres administratifs si bien dépeints par Courteline.

Le 7 octobre 1869, une autorisation ministérielle accepte la mise en circulation provisoire de ladite voiture. Le 3 juin de l'année suivante, une nouvelle autorisation reconduit la précédente. Pendant six ans encore, tout va bien, jusqu'au jour où un inspecteur général des Mines s'avise qu'elle n'est pas conforme aux prescriptions réglementaires. Circonstance aggravante, l'autorisation ministérielle, elle-même, n'est pas régulière ! Ce fonctionnaire zélé propose en consé-

quence, le 8 mars 1876, au préfet de Seine-et-Oise, l'institution d'une commission d'enquête chargée de procéder à la vérification de tous les véhicules de la Cie EM, c'est-à-dire des deux impériales qu'elle possède. Régulant tous les détails, il avance même le nom des trois enquêteurs — l'ingénieur des Mines attaché au contrôle, les maires de Montmorency et d'Enghien — qui s'acquitteront de leur tâche, sans frais pour l'administration.

L'urgence de cette affaire n'échappe à personne et, dès le 11 mars 1876, un arrêté préfectoral fixe la visite des voitures au 11 avril suivant. Entre-temps, cependant, un obstacle surgit. Notre si tâtilon inspecteur a omis un détail : le maire de Montmorency, Rey de Foresta, est également administrateur d'une compagnie qu'il est en l'occurrence chargé de contrôler ! Qu'à cela ne tienne. L'article 13 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, ne comportant aucune stipulation expresse relative à la composition de la commission, celle-ci peut très bien ne comporter que deux membres. L'inspecteur précise d'ailleurs, comme pour se faire pardonner, que ce nombre est d'usage sur le Nord. Rey de Foresta se refuse et l'on oublie donc ce vice de forme.

La commission constatant la conformité de la mise en service de la voiture n° 1, on passe à l'examen détaillé de la n° 2, examen consigné dans un rapport de quatre pages.